

Suzuki GN 125 Intruder

Suzuki, demostrando su dinamismo puso en el mercado meses atrás la GN 125, una cuatro tiempos muy conocida en Europa, cuyo diseño la ubica en un segmento muy especial, pues sin ser una Custom ni tampoco una Sport, logra reunir lo mejor de ambas, pasando "el examen" con calificación sobresaliente.

No cabe duda, el futuro pinta a cuatro tiempos, casi todas las marcas se han estado moviendo en esa dirección, ya lo vimos con la Crypton, primera Yamaha 4T ensamblada en Colombia y seguramente el futuro traerá muchas sorpresas para este 99 que promete ser un año muy especial. Ya nadie duda de las ventajas de los cuatro tiempos, su consumo es menor, su mantenimiento

más es-
p a -
cia-

do y ante todo son más "limpios" (menor contaminación). Tal vez esto sea lo que más ha impulsado esta tendencia, pues para nadie es un secreto que en un futuro será difícil lograr que un dos tiempos cumpla las normas de emisiones, tanto que en los USA comienzan a imponerse motos de 4T en los campeonatos de motocross y supercross, algo que años atrás hubiera sonado a chiste. Volviendo al tema, Suzuki una marca donde los dos tiempos han predominado (en Colombia, claro), ha tomado la delantera en el ensamble de máquinas 4T de gama alta, como la Freewind o la GS 500, de la que ya hemos comentado antes, y que ahora dan paso a esta GN 125 pensada para un uso cotidiano y al alcance de muchas más personas.

Para esta prueba

contamos con la colaboración de Suzuki Motor

de Colombia y su agencia para Medellín que nos facilitó la GN que acompaña este artículo. También queremos agradecer a toda la gente del Hotel Campestre Mirador del Pipintá, ubicado cerca de la Pintada donde estuvimos alojados durante un agradable fin de semana que duro la prueba en carretera, un lugar hermoso que vale la pena conocer (ver aparte).

Personalidad muy propia

Imaginen la siguiente receta: La comodidad de una Custom, los frenos, el motor y la estabilidad de una Sport, las suspensiones de una Enduro y la versatilidad y economía de un Scooter, todo empacado en un diseño muy sobrio, que recuerda las motos de finales de los 70's y que le da un sabor especial a esta monocilíndrica. Eso mas o menos es la GN 125, o al menos eso nos pareció a nosotros durante los días que la tuvimos en prueba.

Entrando en detalles la GN "vive" gracias a un monocilíndrico, 4T, que produce 10,7 HP a 9500 rpm, los cuales se aprovechan gracias a una caja de 5 velocidades de desarrollo corto, cuenta con arranque eléctrico, cambiando el cranck por un práctico "ojo" que facilita el control del nivel de aceite. Su sistema eléctrico de 12V le concede una excelente iluminación que transitando en la noche la hace muy segura y confortable. Sus frenos, disco adelante y tambor atrás, son una delicia en todo sentido, pues conjugan potencia y



Línea 1999-00



Tablero completo de diseño muy simple, los espejos muy buenos. El sistema de iluminación y el grupo de frenos, no tienen queja alguna, sencillamente ambos son excelentes.



Tapa Válvulas

Protector Mofle

C90
V80
Crypton
Biz
FR80

Tapón Extremo
Timón

Portaplaca

Posapie trasero

Manubrio "El Mejor"

Antivibrante
Guardabarro
(todas)

Abrazadera
Central
Dirección

Guardacadena: XLR, TS, DT

Gato/Paral: XLR, DT, TS, RX

Puntera Final
Silenciador XLR

Protector Mofle XLR

Protección Inf.
de Motor
XLR, DT, TS, RX

progresividad, permitiendo detenciones muy efectivas a cualquier ritmo. En suspensiones aunque cuenta con sistemas muy convencionales, su gran recorrido y buena calibración, transmiten una gran confianza que permite disfrutar de lo lindo en carreteras curvadas, pero todo sin perder la capacidad de tragarse las irregularidades del camino, con lo cual se logra una suavidad digna de mención, inclusive en destapado, siendo destacable el buen ajuste de todos sus componentes. El tablero, de diseño muy simple, cuenta con velocímetro, tacómetro (muy útil), contador total y parcial, testigos de luces altas, neutra y direccionales. Los comandos son muy completos y funcionales, similares a los de la GS 500, aunque extrañamos el interruptor de destellos de la luz principal, algo vital en carretera, tanto como el pito en ciudad (que a propósito podría ser mejor). Muy buenos también nos parecieron los espejos, proporcionando un perfecto control de lo que sucede a nuestras espaldas.

Todo el conjunto esta presentado de forma impecable, con un terminado de todas sus piezas que sólo permite buenos comentarios, tanto en pintura, como en los cromados y piezas plásticas, donde se nota la

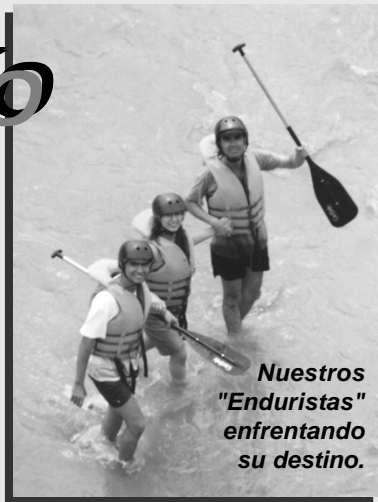
ALUTEK

**Máxima calidad
para tú moto!**

Conm. 3732211 - 9800 914222
Medellín - Colombia
E-mail: alutek@epm.net.co

Rafting: Enduro en río

Surcar las aguas de un bravo río, es un deporte que apasiona tanto como la moto, sus más aficionados pueden pasar horas recordando sus batallas con los rápidos de un bravo cauce. Al igual que en el Enduro la meta es llegar, no importa cuantas veces bote y pasajeros tomen caminos distintos, esto le pone picante a la aventura y una constante de emoción donde la pista es el motor y los remos el timón, "PIPINTÁ" organiza estas aventuras, únicas en Antioquia, surcando las aguas del río Arma (muy tranquilo) o en el Cauca donde rápidos como el Chirapotó, la



Nuestros "Enduristas" enfrentando su destino.



Rápidos como este ponen picante a la aventura en el Cauca

Marranera, el Tamarindo o el Salto del Caballo hacen las delicias de los que se aventuran a navegarlos. A los compañeros que se aventuraron por el río Arma, el gusanito del Rafting parece haberlos picado, pues según ellos su próximo destino será el Cauca, quien esto escribe por aquello de las fotos debió conformarse con mirar desde la orilla, pero seguro que la próxima vez no me lo pierdo. Y ustedes! ¿será que se atreven?

calidad de una moto que procede del Japón.

Sorpresas

Algunas motos con sólo verlas y mirar su ficha técnica generan una idea muy concreta de lo que puede ser su desempeño, algo que con la GN nos había sucedido, aunque nunca sospechamos todas las sorpresas que encontraríamos al probarla.

De entrada la posición de manejo indica una moto muy fácil de conducir, los pies llegan fácil al suelo, el manubrio transmite seguridad y el reducido peso, ubicado muy bajo, da sensación de estabilidad, algo que agradecerán sin duda alguna las mujeres. Todos los comandos se encuentran ubicados en el lugar ideal, ofreciendo desde los pri-

meros kilómetros una sensación de mucha familiaridad. Por seguridad, el arranque no acciona sin apretar el embrague, y al hacerlo el motor cobra vida con mucha facilidad, sin siquiera tocar el acelerador, además la moto cuenta con un interruptor en el gato lateral que evita arrancar con el abierto. La caja de cambios funciona con mucha suavidad, aunque encontrar la neutra no es tan fácil como uno quisiera, algo que obliga a buscarla con mucha delicadeza.

Al circular en el tráfico intenso de nuestra ciudad,

la GN
brilla

por su manejabilidad a baja velocidad, por la respuesta de su motor y la dulzura de sus frenos, que permiten "clavarla" con la punta del dedo. Es importante aclarar que para obtener lo mejor de su motor es necesario mantenerlo sobre las 5.000 rpm, desde donde acelera con rapidez hasta llegar a las 10.000 rpm con toda naturalidad, transmitiendo su trabajo en forma de vibraciones que se sienten más que todo en el pie izquierdo, algo molesto sólo al principio, y produciendo un sonido que invita a buscar constantemente la línea roja del tacómetro. En carretera su desempeño es sobresaliente, la respuesta del motor y su caja de relaciones muy juntas, hacen fácil llevarla siempre en su pun-



- Motor
- Estabilidad
- Frenos
- Comodidad
- Economía

+

- Neutra difícil de encontrar

¿Ciudad o carretera? Cada quién escoje, por que la moto lo hace de maravilla en cualquier lugar, siempre con un consumo muy contenido.

to óptimo, con lo que se logran promedios muy buenos para la cilindrada, por ejemplo subiendo al alto de Minas sin acompañante, pero con algo de equipaje, pude ver el velocímetro siempre entre 55 y 80 km/h, en un trayecto de mucha inclinación, donde la estabilidad y la nobleza del chasis permiten entrar en curva con el acelerador a fondo, aprovechando sus llantas Michelin al máximo. Como anécdota nuestro colaborador Luis Fernando Giraldo, encargado de la prueba de la GS 500, quién me acompañaba con su máquina de cuarenta y tantos caballos (viajando a dúo), nos contaba que nunca llevo a pensar que tendría

que subir siguiendo a la GN 125 y menos que la pequeña monocilíndrica lo pondría en aprietos para seguirla, incluso sacándole ventaja en las zonas más enredadas, donde yo me divertía de lo lindo, jugando con la caja y acostándome hasta donde mi instinto de conservación me lo permitía. La GN puede rodar hasta unos 110 km/h como máximo en plano y mantener velocidades de crucero de 90 km/h sin dificultad, muy adecuadas para nuestras carreteras y con un consumo realmente bajo, 140 km por galón (de extra, la compresión de 9.5:1 así lo exige) caminando duro, para una autonomía cercana a los

300 km, sin incluir la reserva de 1/2 galón.

En pocas palabras

Quiénes participamos de la prueba coincidimos en lo siguiente: El Mirador del Pipintá es un lugar al que muy pronto volveremos, pues la pasamos de maravilla, en cuanto a la moto quedamos realmente encantados con su desempeño, pues da mucho sin pedir casi nada a cambio, lo que en otras palabras se traduce en una moto muy noble, ideal para los que comienzan y desean tener una moto en todo el sentido de la palabra, con un motor que respira un aire a Suzuki por todas partes (pequeño pero eficiente), con

EL PROPULSOR

La menor de las 4 tiempos de Suzuki se mueve gracias a un mono refrigerado por aire, con árbol de levas en cabeza, movido por cadena con sistema de tensado manual y dos válvulas accionadas por balancines. Su cárter es húmedo con capacidad para 850 ml. de aceite, además cuenta con filtro de papel. Se alimenta mediante un carburador Mikuni de 26 mm a depresión, que da una respuesta suave en todo momento, su sistema de arranque es eléctrico, olvidándose del cranck.



Notese la ubicación de la batería y la herramienta, de muy fácil acceso.

LA FICHA

Refrigeración	Aire
Diám. x Carrera	74 x 56.6mm
Cilindrada	487c.c.
Compresión	9.0:1
Potencia	52 HP a 9200rpm
Torque	4.2 kgm a 7500rpm
Lubricación	Bomba trocoide
Alimentación	2 Carb. Mikuni 33mm.
Encendido	Electrónico
Arranque	Eléctrico

Caja	6 velocidades
Embrague	Multidisco en aceite
Transmisión	Cadena "O-ring"

PARTE CICLO

Suspen. Del.	Telescópica
Suspen. Tra.	Monoamortiguador
Freno Del.	Disco 310mm
Freno Tra.	Disco 250mm
Rueda Del.	110/70 - 18
Rueda Tra.	130/70 - 18

DIMENSIONES

Alt. mínima	155 mm
-------------	--------

L x A x A	2075 x 725 x 1045 mm
Dist. ejes	1410 mm
Ángulo direcc.	35°
Peso vacío	169 kg.
Combustible	17 lts. + 3.5 res.
Aceite motor	2.9 lts.

PRESTACIONES

0 a 100 km/h	seg.
Máx. Velocidad	85 km/h
Vel. crucero	100 km/h 6ta. 5000rpm
Autonomía	280 km
Garantía	6 meses o 10000

¡Suscríbase!

Por sólo \$12.000 reciba todo un año La Revista DE MOTOS

Sólo tiene que consignar \$ 12.000* en la cuenta Conavi 1035-2324373 a nombre de Juan C.

Posada y enviar cuanto antes la colilla de consignación y copia del cupón con sus datos al A.A. 057371 de Medellín o a nuestra Redacción Tsv 39# 79a-12 apto. 601 Medellín

Deseo recibir los próximos 8 números (1 año) de La Revista DE MOTOS

Nombre: _____ c.c. _____ Fecha: _____

Dirección: _____ Ciudad: _____ Tel: _____

Posee moto: Si ___ No ___ En caso de poseer especifique cuál: _____

Desearía recibir información comercial relacionada con las motos: Si ___ No ___

NOTA: en caso de cambio de residencia favor notificarlo inmediatamente a La Revista

* Este valor corresponde únicamente a gastos de envío y manejo

Si su negocio son los repuestos de motos
No lo dude, Llámenos



IMPORTADOR MAYORISTA
Partes y Repuestos para Motos

Calle 10 sur No. 51-59 Tel: (94)2857234
 Fax: (94)2857652 A.A.7260 Medellín

MOTO
 Landia S.a.

Buenos detalles

- El ojo para mirar el nivel de aceite de forma fácil y sin ensuciarse.
- El gato central, muy útil para realizar el mantenimiento.
- La facilidad de acceso a la herramienta, al filtro del aire y a la batería.
- El interruptor de seguridad en el gato lateral.
- El arranque eléctrico, ideal para las mujeres.
- Su buena autonomía, más de 300 km sin visitar una gasolinera.
- El seguro para el casco.

Malos detalles

- El seguro de dirección que esta ubicado en la espiga inferior, algo poco usual hoy en día.
- La ausencia de comando para destellos de luces altas.

Desde el puesto de atrás

La posición de nuestro cómplice es muy relajada, aunque algo baja. Cuenta con un buen espacio en el asiento, con una agarradera muy cómoda y con los tacos sujetos al chasis, gracias a lo cual viaja tan confortablemente como el conductor, con esto los viajes de varias horas se disfrutan mucho más y se sienten menos.



una estabilidad y unos frenos que nada envidian a motos mucho más grandes, por el contrario sorprenden y con un diseño muy especial que la saca de lo tradicional, dándole un

aire clásico, sin pretensiones de custom pero muy original y llamativa, incansable trabajadora del día a día y excelente compañera de aventuras. Demos entonces la bienveni-

da a la más pequeña de las Suzuki cuatro tiempos.

Texto y Fotos: *Juan C. Posada.*



Probador integrado



Reguladores de corriente



Rectificadores



C.D.I. y bobina de alta incorporados



Bobinas inductoras



C.D.I.

Cra. 56 # 29-42 - Conm. 2659009 Fax: 2658605 AA 7263 Medellín

LINEA GRATIS 9800 14377
 desde cualquier ciudad